

TRANSPORTE PÚBLICO ATUAL: Condição do Transporte Público entre o Rio de Janeiro e a Baixada Fluminense

Nayana Penoni Gomes¹

Thiago da Silva Nunes Correia²

Resumo

Neste artigo abordou-se os principais modais utilizados no Transporte Público entre o Rio de Janeiro e a Baixada Fluminense. Pressupostos amadurecidos no início da pesquisa indicaram que o modal Rodoviário e o modal Ferroviário são os mais utilizados para o deslocamento diário de pessoas neste trecho. Com o progresso da pesquisa bibliográfica, tal utilização pode ser confirmada e alguns problemas como: Congestionamentos e superlotação no caso do Modal Rodoviário; Vagões, estações em condições de má conservação e superlotação no caso do Modal Ferroviário. Os investimentos para os eventos da Copa do Mundo e das Olimpíadas trouxeram avanços nos referidos modais como a criação de faixas e estações exclusivas para ônibus (BRTs); modernização de tecnologias, novos vagões e reformas em estações de trens. No entanto, nem todas as etapas das obras planejadas foram concluídas, observou-se um avanço da mobilidade urbana durante os grandes eventos que beneficiou a população com a entrada em operação das partes que puderam ser concluídas dentro do cronograma. Contudo, após a finalização dos eventos no Rio de Janeiro, a retomada de alguns trechos de obras especificamente no BRT da Av. Brasil tem causado grandes transtornos a população que utiliza diariamente este trecho para deslocamento. Analisando-se pelo lado da crise fiscal, pela impossibilidade de se concluírem todas as obras planejadas no curto prazo, pela retomada de trechos de obras da Av. Brasil, o que ocasionou um aumento nos engarrafamentos, vemos que a Mobilidade Urbana do Rio de Janeiro parece ter retrocedido em relação aos dois modais.

Palavra-chaves: Transporte Público. Investimentos. Qualidade.

¹Engenheira Civil pelo UGB/FERP.

²Engenheiro Civil pelo UGB/FERP. Especialista em Estruturas, MBA Executivo em Administração; MBA em Negócios Imobiliários; Mestrando em Economia e Gestão Empresarial; Técnico em Eletrônico e Técnico em Eletrotécnica.

CURRENT PUBLIC TRANSPORTATION: Condition of Public Transport between Rio de Janeiro and the Baixada Fluminense

Abstract

In this article we discuss the main modalities used in Public Transport between Rio de Janeiro and Baixada Fluminense. Assumptions matured at the beginning of the research indicated that the modal Bus and Rail modal are the most used for the daily displacement of people in this stretch. Modernization of technologies, new wagons and reforms in train stations. However, not all stages of the planned works were completed; there was an increase in an urban mobility during the great events that benefited the population with the entry into operation of the parts that could be completed on schedule. However, after the conclusion of the events in Rio de Janeiro, the resumption of some stretches of works specifically in the BRT of Av. Brasil has caused great inconvenience to the population that uses this stretch for displacement daily. Railroad investments could not be resumed due to the fiscal crisis that Rio de Janeiro crosses. Analyzing on the side of the fiscal crisis, due to the impossibility of completing all the planned works in the short term, by the resumption of stretches of works of Av. Brasil, which caused an increase in traffic jams, we see that the Urban Mobility of Rio de Janeiro Seems to have regressed in relation to the two modes.

Key words: Public Transport. Investments. Quality.

Introdução

Como toda grande cidade, o centro do Rio de Janeiro concentra a maior geração de emprego do estado, tornando necessário o deslocamento de boa parte dos trabalhadores, que residem em outras cidades. Um dos maiores desafios da atualidade é tornar as condições desse deslocamento menos sacrificante, principalmente nos horários de pico, onde a massa trabalhadora utiliza todos os meios de transportes, superlotando principalmente a malha ferroviária e rodoviária.

De acordo com Costa (2015), a falta de mobilidade urbana mais qualificada, além de gerar consequências ruins na qualidade de vida dos passageiros, também afeta a economia do estado atribuído a elevação do tempo gasto em deslocamento

de casa – trabalho – casa, o que diminui o desempenho dos trabalhadores, tanto por exaustão quanto por atrasos, causando prejuízos para os empregadores.

Para a elaboração desse trabalho colocou-se como problema de pesquisa: Quais são os principais fatores que influenciam no desenvolvimento da mobilidade urbana entre o Rio de Janeiro e a Baixada Fluminense? Problemas como a superlotação, o alcance das linhas, a qualidade do trajeto dos meios de transportes públicos, investimentos e qualidade dos serviços prestados são viáveis a serem controlados de forma a contribuir para projetos futuros, maximizar suas vantagens e minimizar suas desvantagens.

A metodologia deste trabalho se baseou em pesquisas, artigos e monografias elaborados por profissionais da área de engenharia e logística, material relacionado ao desenvolvimento e mobilidade Urbana e do Transporte Público. Os dados extraídos do referencial teórico foram confrontados com as premissas do PNLT 2011, o qual está relacionado a maioria dos projetos estruturantes do País para os grandes eventos.

A Mobilidade Urbana no Rio de Janeiro

Com os polos gerados de emprego, centros de estudos de qualidade, assistência médica de qualidade na sua grande maioria concentrados em centros de grandes cidades como no caso do Rio de Janeiro, Existe uma quantidade significativa da população que se desloca até o grande centro, e muitas dessas pessoas se concentram em outros bairros e principalmente em outras cidades, cujo custo de vida é mais acessível. A baixada fluminense é uma grande exportadora de mão de obra e estudante para o Rio, e boa parte necessita do transporte público para chegar ao seu destino, outra parte ainda usam veículos próprios (FETRANSPOR, 2013).

De acordo com Costa (2015), a cultura de utilização de diversos tipos de veículos motorizados, tornam os trechos percorridos mais exaustivos, pois contribuem para os congestionamentos e podem até causar uma deterioração da

qualidade de vida, mesmo com os estudos apontando sobre os problemas do uso do transporte privado.

Pela tabela 1 verifica-se que do ano de 2003 até o de 2012 houve um aumento de 3,46% nas viagens feitas com transporte individual motorizado, e do total de 15,4 milhões de viagens no ano de 2012, 29% preferiram seus veículos. O que significa que o transporte no Rio de Janeiro não vem sendo utilizado de forma consciente pela população, e outro indício dessa afirmação são os veículos sobre trilho, que tem 255 km de extensão e correspondem somente 7% das viagens do estado.

Tabela 1. Viagens segundo o modo motorizado e não-motorizado

Modos de transporte		Viagens realizadas		% do total		Taxa de crescimento ao ano (%)
		2003	2012	2003	2012	
Motorizado	transporte coletivo	9.290.642	11.016.000	46,65	48,76	1,91
	transporte individual	3.239.113	4.398.000	16,26	19,47	3,46
	TOTAL	12.529.755	15.414.000	62,91	68,22	2,33
Não motorizado	a pé	6.740.688	6.634.000	33,85	29,36	-0,18
	bicicleta	645.510	546.000	3,24	2,42	-1,84
	TOTAL	7.386.198	7.180.000	37,09	31,78	-0,31
TOTAL GERAL		19.915.953	22.594.000	100,00	100,00	1,41

Fonte: Trabalho de conclusão de curso de João Victor Rodrigues da Silva Costa (2015)

Como aponta a (Firjan, 2015), o Rio de Janeiro é a área metropolitana com o maior tempo gasto em deslocamento. No ano de 2012, o trajeto casa – trabalho – casa teve uma média de 141 minutos perdidos por 2,8 milhões de trabalhadores, o que afeta a produção significativamente. Utilizando o PIB metropolitano, cerca de 5,9%, que correspondem a R\$ 19,1 bilhões, foram sacrificados por esse tempo perdido no deslocamento dos trabalhadores, uma perda grandiosa para o estado. Tal quantia poderia ser investida na melhoria e ampliação dos transportes de grande e médio porte (BRT, trem, metrô, barcas).

Qualidades do Transporte no Rio de Janeiro

Um fato preocupante que ocorre no Rio de Janeiro é a forma irregular que o transporte coletivo é ofertado, caso que afeta diretamente parte da população de menor renda, e impulsiona o uso dos automóveis por parte dos cidadãos de melhor situação financeira. Com a elevação do número de veículos privados, o deslocamento dos usuários do transporte coletivo se dificulta, e o seu uso acaba aumentando a área de atividades no município, o que gera mais engarrafamento.

A falta de planejamento também provoca uma ampliação do percurso e dos custos para as periferias, diminuindo a oferta de quem está longe do grande centro. Hoje a Avenida Brasil é uma das maiores vias que ligam o centro à baixada fluminense. Sendo uma das mais movimentadas da América Latina. No ano de 2011, ela operava com cerca de 425 ônibus em seu corredor, atendendo diariamente 800 mil passageiros.

Seu fluxo é elevadíssimo, e um dado que demonstra isso é o tráfego de 900 ônibus por hora em apenas um sentido da via. E como toda grande via, não existe apenas o transporte público, cerca de 250 mil veículos transitam por dia na Avenida, o que acarreta a baixa eficiência dos coletivos. Os engarrafamentos, como já vimos antes, é um dos grandes responsáveis por prejuízos a população, ainda mais se tratando de uma via que liga cerca de 75% dos fluminenses a região mais populosa do Rio de Janeiro (MIHESSEN, 2011).

Ainda de acordo com Mihessen, um dos legados previsto da Copa e das Olimpíadas, seria o sistema de transportes, e assim o Transporte Rápido por Ônibus (BRTs) foram projetados. Sua abrangência seria para as partes da cidade não contempladas com o modal metro-ferroviário. Além dos BRTs, foram planejados investimentos nos Veículos Leves sobre Trilhos (VLTs), na expansão dos metros, e em obras de vias. Os BRTs formarão um corredor expresso de ônibus, que se interligam entre si, e fazendo também integração com outros meios, como o metrô, trens, e barcas, elevando a utilização dos transportes de média e alta capacidade de 16% para 50%.

Para a Baixada Fluminense, o BRT que terá maior utilidade em curto prazo é a Transbrasil. Através de vias alimentadoras, ele facilitará a conexão com o centro. São projetados 28 estações, tendo 1350 metros de distância entre si e 4 terminais de integração. Estima-se que a velocidade poderá chegar a 36km/h, o que supera os atuais 23km/h do corredor de ônibus, aumentando a mobilidade urbana. Inicialmente, o corredor terá 32 km e esperam que cerca de 900 mil passageiros sejam atendidos por dia, superando a demanda dos outros BRTs já projetados pelo mundo (BRTBRASIL, 2014).

Outro BRT importante futuramente será a Transbaixada, custando R\$ 250 milhões, será construído por etapas. Inicialmente, irá passar pela Rodovia Washington Luiz até à Via Dutra, depois ligará até a Via Light, que fica em Nova Iguaçu, e por fim se estenderá até Deodoro. Esse projeto de implantação do BRT será acompanhado de obras na Via Light, que pretende ser expandida e alargada até a Avenida Brasil, fazendo ligação com outros transportes mais facilmente. Ao todo, Luiz Fernando Pezão atual governador do Rio de Janeiro, anunciou que serão gastos R\$ 550 milhões nos dois projetos (SECOM, 2011).

Com o aumento da procura e da necessidade de um transporte público de qualidade, além de investimentos em rodovias, o estado passou a investir intensamente nas ferrovias. Em 2010 foi levantada a idade média dos trens, que eram altas, elas chegavam a 35 anos, número que em 2016 passou para 16 anos. Nesse período de 6 anos, o Governo estadual adquiriu cerca de 112 novos trens, com ar condicionado para maior conforto dos passageiros. Além da atualização dos trens, houve modernização de algumas estações, tanto na parte estética quanto na parte da acessibilidade, tornando possível e fácil a utilização do transporte por deficientes e idosos. Um Centro de Controle Operacional também foi implementado, sendo o mais moderno do país, capaz de monitorar toda a movimentação e possíveis problemas dos ramais, trilhos e trens, em tempo real. Com essas melhorias, e atendendo a 12 cidades com suas 7 linhas, sendo que 3 delas passam diretamente pela Baixada Fluminense, o transporte ferroviário conquistou público e passou de 325 mil passageiros por dia em 2007, para os atuais 670 mil (SETRANS).

Mesmo com todos os investimentos já concluídos nos dois modais, ambos deixam muito a desejar ainda. Nas ferrovias um grande problema é a questão da

segurança. Ao longo do trecho é notório o descuido com o isolamento da via. São muros com buracos, que permitem a entrada de animais, veículos e pedestres, que usam como passagem ou até mesmo servem como refúgio dos dependentes químicos e pessoas má intencionadas. Outro ponto preocupante são as estações localizadas próximas as favelas, meliantes utilizam-na como ponto de venda de drogas, e quando sofrem repressão por parte dos seguranças e da polícia, eles forçam a parada dos trens, provocando um enorme transtorno para a operadora da linha e para os passageiros, que são obrigados a interromper a viagem. Em relação ao ambiente, é crescente o número de reclamações da limpeza dos trens, sua má conservação e seu sistema de refrigeração que por muitas vezes não funcionam, além de superlotação (COSTA, 2015).

No transporte rodoviário, a qualidade do serviço tem persistentes falhas. O DETRO (Departamento de Transportes Rodoviários) relatou números alarmantes depois de apertar o cerco com suas fiscalizações, o que resultou em veículos apreendidos e multados. Após registrarem 6927 queixas, foram apontadas as principais reclamações, que são: falta de ônibus de duas portas, má conservação, não parada nos pontos, falta de ônibus, descumprimento do quadro de horários, excesso de lotação, direção perigosa e falta de ar-condicionado. A não parada geralmente está ligada a gratuidade, o que prejudica estudantes, idosos ou portadores de necessidades especiais, e por consequência beneficia as empresas de ônibus que lucram com passageiros pagantes (DETRO, 2011).

Vantagens e Desvantagens do Modal Rodoviário e Ferroviário

De acordo com a (PNLT, 2011), o transporte rodoviário lidera o índice de distribuição de modais, porém para o meio ambiente, a qualidade do serviço oferecido é péssima, além de ter uma capacidade baixa de passageiros se comparado com outros coletivos, sendo ideal a utilização de outro modal. Em segundo lugar vêm as ferrovias que conseguem transportar grandes números de usuários, mas que recebem investimentos inferiores a sua importância para o futuro

do estado, e que serviria como boa opção para uma melhor qualidade de vida dos passageiros, que não enfrentariam trânsito e teriam menos contato com poluição.

Em todo modal de grande porte, os custos gerados são altos e na malha ferroviária se tem por característica um gasto variável baixo com a mão-de-obra, energia e combustível, porém, os gastos fixos são elevados e se dão pelo arrendamento das ferrovias, manutenção de locomotivas, vagões e terminais. Para investimentos na ampliação da quantidade de vagões estudos são feitos para viabilizar os custos e o tempo gasto no processo, pois se sabe que é necessário um pedido prévio para a fabricação dos mesmos, e que sua produção é lenta, o que impede às ferrovias de corresponder com agilidade a demanda. Buscando aperfeiçoar o atendimento e a segurança dos passageiros, as administradoras procuram implementar novas tecnologias, o que por consequência acaba ampliando o leque de oportunidades de emprego nessas empresas. Apesar de todos os investimentos possíveis, com a limitação de seu trajeto inamovível, a malha se torna, por si só, ineficiente para destinos longe de suas paradas, necessitando de outros meios para integração (REIS, 2007).

Ainda com Reis (2007), com uma maior flexibilidade na locomoção, o transporte rodoviário consegue levar seus passageiros até os seus destinos, ou bem próximo deles, complementando os transportes que são limitados. Por outro lado, essa liberdade de locomoção gera fatores de riscos, se comparado com outros meios, que elevam os índices de acidentes, de emissão de gases poluentes atmosféricos e baixa produtividade devido aos congestionamentos das vias. Outro problema deste modal são os custos variáveis, elevados, tendo manutenção, combustível, mão de obra, pedágio e valores absurdos de seguros, entretanto, as despesas fixas são baixas, sendo o oposto do modal ferroviário.

Considerações Finais

O estado investiu bem mais em rodovias ao longo dos anos, e esses investimentos resultaram em um acúmulo de veículos nas vias, o que inevitavelmente provoca congestionamentos e a poluição do meio ambiente. Para

amenizar tais impactos foram projetados os BRTs, que oferecem agilidade e qualidade de vida aos passageiros, e mesmo com a execução desse projeto, os ônibus normais continuam a circular. Seu uso é extremamente necessário para a população, pois sua flexibilidade de locomoção atende aqueles que moram mais afastados e com pouco acesso a modo de transporte.

Atualmente houve um aumento nos investimentos das ferrovias, o que já foi um ganho importante para a população, tendo em vista que esse é o transporte com melhor economia de tempo e que consegue transportar sem agredir tanto a natureza. Entretanto, diferente dos ônibus, suas linhas são limitadas e dificultam o acesso de seus usuários, quando o destino de partida e/ou chegada é distante das estações.

Os investimentos para os eventos da Copa do Mundo e das Olimpíadas trouxeram avanços nos referidos modais como a criação de faixas e estações exclusivas para ônibus (BRTs); modernização de tecnologias, novos vagões e reformas em estações de trens. No entanto, nem todas as etapas das obras planejadas foram concluídas, observou-se um avanço da mobilidade urbana durante os grandes eventos que beneficiaram a população com a entrada em operação das partes que puderam ser concluídas dentro do cronograma.

Contudo, após a finalização dos eventos no Rio de Janeiro, a retomada de alguns trechos de obras especificamente no BRT da Avenida Brasil tem causado grandes transtornos à população que utiliza diariamente este trecho para deslocamento. Investimentos em ferrovias não puderam ser retomados devido à crise fiscal atravessada pelo Rio de Janeiro. Analisando-se pelo lado da crise fiscal, pela impossibilidade de se concluírem todas as obras planejadas no curto prazo, pela retomada de trechos de obras da Av. Brasil, o que ocasionou um aumento nos engarrafamentos, vemos que a Mobilidade Urbana do Rio de Janeiro parece ter retrocedido em relação aos dois modais mais utilizados.

De acordo com a hipótese inicialmente levantada e analisando cada um dos modais citados, concluímos que para a mobilidade urbana ser eficiente entre a Baixada Fluminense e o Rio de Janeiro, não existe um modelo perfeito e que funcione sozinho. Os meios de transporte devem ser organizados em conjunto, e complementando um ao outro. Os trens com sua grande capacidade deveriam

distribuir passageiros e assim como os ônibus, levá-los diretamente aos destinos, o que desafogaria o trânsito, emitiria uma menor quantidade de gases poluentes, evitaria acidentes e diminuiria os gastos.

Medidas em curto prazo também poderiam ser úteis para o Rio de Janeiro, em horários específicos, poderia ser aplicado o rodízio de placas nas principais vias de ligação dos municípios e a proibição do funcionamento de estacionamentos. Tais medidas já existem e dão resultados em São Paulo e Manhattan – EUA respectivamente, que dificultam a utilização de veículos particulares e consequentemente desafogam o trânsito.

Portanto, a integração do modelo rodoviário com o ferroviário juntamente com uma logística bem elaborada, impulsiona o desenvolvimento econômico do estado, trazendo benefícios à população.

Referências

BRT BRASIL. **BRT Transbrasil**. Rio de Janeiro, 2014. Disponível em: <<http://www.brtbrasil.org.br/index.php/brt-brasil/cidades-com-sistema-brt/rio-de-janeiro/brt-transbrasil#.WO1bxIjyVIU>> Acesso em: 23 maio 2017.

COSTA, João Victor Rodrigues da Silva. **Os desafios da mobilidade urbana da cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, 2015. Disponível em: <http://www.peu.poli.ufrj.br/arquivos/Monografias/Joao_Vitor.pdf>. Acesso em: 15 mar. 2017.

DETRO, Departamento de Transportes Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro. **Reclamações à ouvidoria do Detro norteiam ações de fiscalização**. Rio de Janeiro, 2011. Disponível em: <<http://www.detro.rj.gov.br/noticia/1346>>. Acesso em: 23 maio. 2017.

FETRANSPOR. **Transporte público no Rio de Janeiro: encontrando soluções para uma mobilidade sustentável**. Disponível em: <<http://www.fetranspordocs.com.br/downloads/17TransportepublicoRio.pdf>>. Acesso em: 15 mar. 2017.

FIRJAN, Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro. **O custo dos deslocamentos nas principais áreas urbanas do Brasil**. Rio de Janeiro, 2015. Disponível em: <<http://www.firjan.com.br/lumis/portal/file/fileDownload.jsp?fileId=2C908A8F4F8A7DD3014FB26C8F3D26FE&inline=1>>. Acesso em: 23 maio 2017.

MELLO, José André Villas Bôas. **Estratégia em transporte público e regulamenta**

ção recente na cidade do Rio de Janeiro. Disponível em: <http://www.aedb.br/saget/arquivos/artigos09/540_540_ARTIGO_disciplinav3.pdf>. Acesso em: 15 mar. 2017.

MIHESSEN, Vitor Dias. **Aspectos da mobilidade urbana da cidade do Rio de Janeiro** – Situação atual e perspectivas para 2016. Rio de Janeiro, 2011 Disponível em: <http://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/01/21/89788AA5-B3D5-42E8-889F-0B75B69AAE24.pdf> Acesso em: 23 Maio. 2017.

PNLT, Plano Nacional De Logística e Transportes. **Projeto de Reavaliação de Estimativas e Metas do PNLТ.** Brasília, 2012. Disponível em: <<http://pdris.seplan.to.gov.br/attachments/article/121/PNLТ.pdf>>. Acesso em: 23 Maio 2017.

REIS, Silvia Araújo. **Demanda por Transporte Ferroviário:** O caso do transporte de açúcar na malha ferroviária da Região Centro-Sul. Rio de Janeiro, 2007. Disponível em: <https://www.maxwell.vrac.puc-rio.br/11490/11490_3.PDF> Acesso em: 23 Maio 2017.

SECOM, Subsecretaria de Comunicação Social. **Notícia do Estado do Rio de Janeiro.** Disponível em: <<http://www.rj.gov.br/web/imprensa/exibeconteudo?article-id=545125>>. Acesso em: 15 mar. 2017.

SETRANS, Secretaria de Estado de Transportes do Rio de Janeiro. **Serviço informativo de trens.** Disponível em: <<http://www.rj.gov.br/web/setrans/exibeconteudo?article-id=220530>>. Acesso em: 15 mar. 2017.